

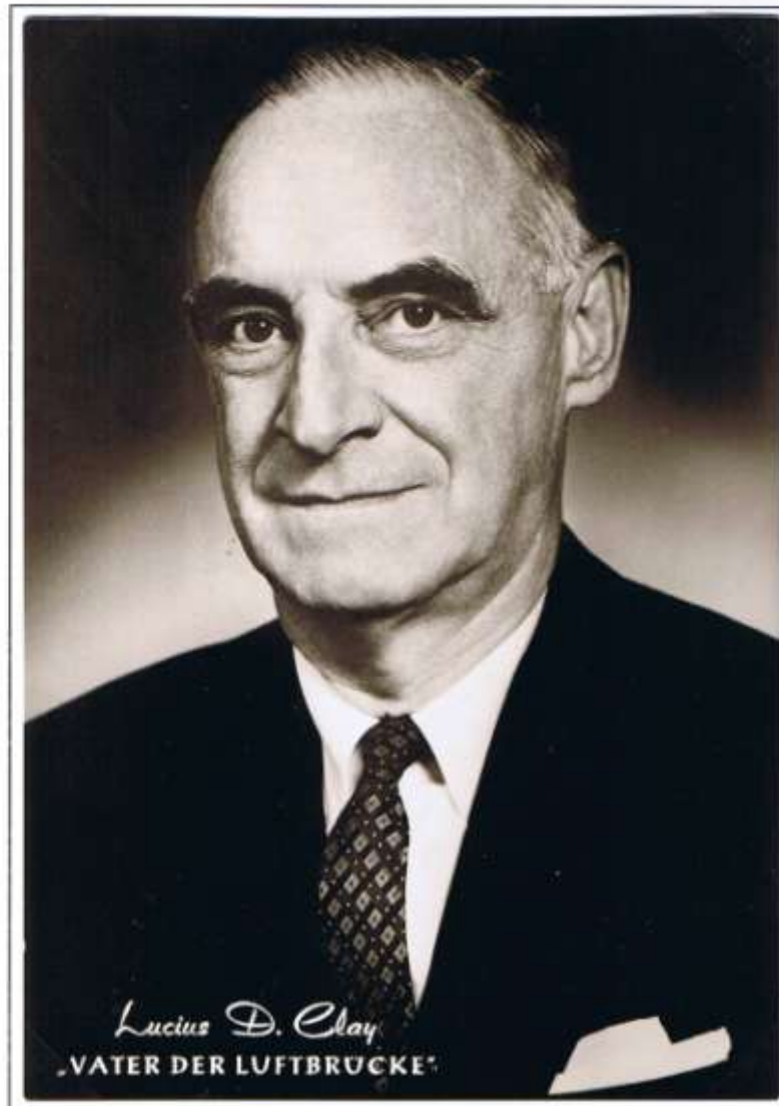


Einband-Vorderseite des dokumentarischen Bildbuches „Luftbrücke Berlin“.  
Herausgeber: Magistrat von Berlin. Druck: Juni 1952: Arani, Verlags GmbH, Berlin-Grünwald

## **1948 - 1949**

### **Flugzeuge während der Luftbrücke**

**Originalfotos aus den Beständen der Landesbildstelle, Berlin**



Die Antwort der West-Alliierten auf die Blockade war die Luftbrücke unter der organisatorischen Führung General Clays:  
*Wir verteidigen Berlin wie eine Festung.*

Die Flugzeuge der Luftbrücke, die nach der Sprengung des Blockaderinges auch weiterhin noch täglich und nächtlich donnernd über die Dächer Berlins ihre Bahnen zogen, vermittelten der Dreieinhalb-Millionen-Stadt das Bewußtsein, daß man sie auch in Zukunft nicht vergessen würde. Die Flugzeugtypen, die Westberlin anfliegen, waren zahlreich: Dakotas (von Lübeck nach Gatow), Skymasters (von Celle nach Gatow), Yorks, Lancastrians und Tudors (von Wunstorf nach Gatow) Skymasters (von Faßberg nach Tegel), Hastings und Haltons (von Schleswigland nach Tegel) usw.

Drei Tage nach Beendigung der Blockade wurde General Clay aus Berlin verabschiedet. In seiner Abschiedsrede sagte er zum Schluß: „Berlin ist nicht mehr blockiert. Mit dem Gedanken möchte ich schließen und mit der Versicherung, daß, wo immer ich hingehe, ich stets das allergrößte Interesse an der Berliner Entwicklung Deutschlands haben werde, und mit der Zuversicht, daß Berlin immer in der demokratischen Entwicklung Deutschlands eine ganz besondere wichtige Rolle spielen wird. Daher verabschiede ich mich nicht mit dem englischen Wort „Good bye“, sondern sage: „Auf Wiedersehen!“ Lucius D. Clay ( aus „Die Neue Zeitung“, Ausgabe vom Sonntag, den 15. Mai 1949).



Das bekannteste Foto der Luftbrücke: Berliner beobachten einen landenden „Rosinenbomber“, welcher auf dem Rückflug Post nach Westdeutschland abtransportierte. Bild: Nähe Paradestraße im Bezirk Tempelhof.



Anflugstrecken der Luftbrückenflugzeuge. Foto aus dem dokumentarischen und dreisprachigen Bildbuch des Berliner Magistrats vom Juni 1952 (Danksagung an die Helfer der Luftbrücke).



Eine C - 47, Gooney Bird, wird auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof entladen (Aufnahme von 1948).



Ein weiteres Transport- Flugzeug, das Westberlin während der Blockade mit Gütern versorgte, war die C - 119.



Flughafen Tempelhof 1948. Entladen eines Transportflugzeuges. Unten: Luftbrücken-Flugzeuge der USA 1949.





Der Flughafen Tempelhof war Dreh- und Angelpunkt des amerikanischen Teils der Luftbrücken-Operation. Unten: Flughafen Gatow, Bezirk Spandau, Schaltstelle der Luftbrücke aus britischer Sicht..





Entladen eines britischen Wasserflugzeuges auf der Havel bei SchwaneWerder 1949 (oben) und 1948 (unten).





Verladen von Luftpost auf Flughafen Berlin-Tempelhof. Sackaufschrift: Deutsche Bundespost / (West) / Luftpost.  
Unten: Luftbrückenpost für Westdeutschland wird verladen (Aufnahme: 1949).

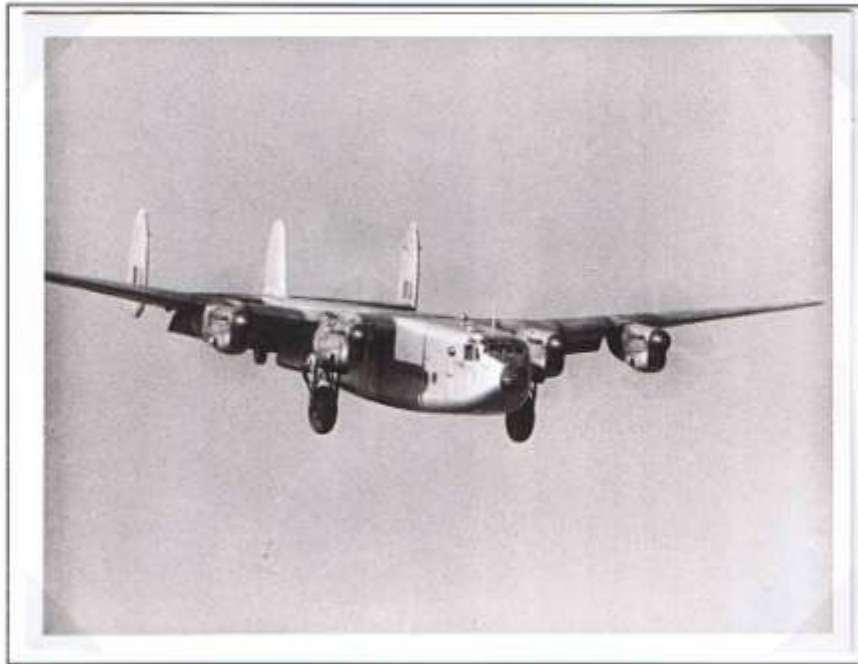


Postbeförderung über die Luftbrücke





Luftpostabfertigungsstelle beim Verteiler-Postamt Berlin SW 11,  
dem federführenden Berliner Amt für ein- und ausgehende In- und Auslandsluftpost.  
Bereits versackt In- und Auslandsluftpost nach bzw. über Hannover, Köln und Frankfurt.



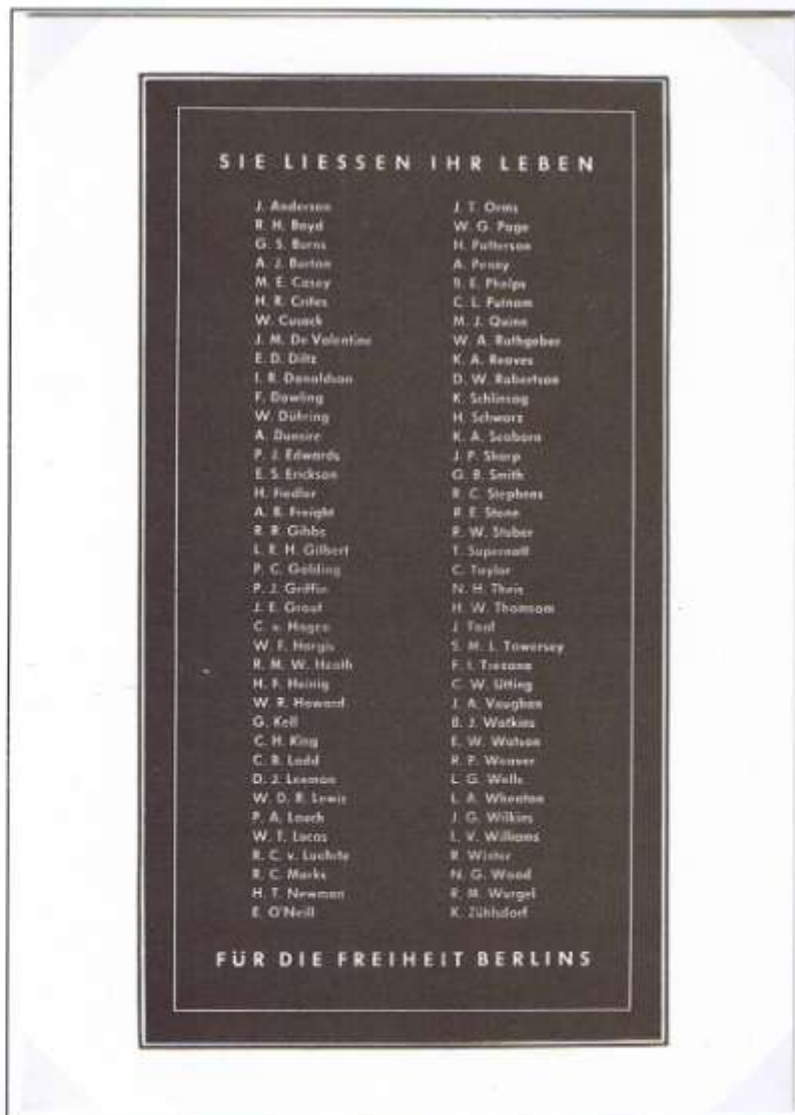
Luftbrücken-Transportflugzeug im Anflug auf Flughafen Tempelhof 1948.



Durch Oberbürgermeister Reuter erfolgte am Jahrestag im Beisein von Militärs, Piloten und Arbeitern, die Umbenennung des Platzes vor dem Tempelhofer Flughafen in „Platz der Luftbrücke“. Foto: Luftbrückendenkmal, Aufnahme: Juli 1957.



Absturz einer Luftbrücken-Maschine in Berlin-Tempelhof.  
 Das Flugzeug, welches Lebensmittel (vorwiegend Salz) geladen hatte, bestand aus einer Drei-Mann-Besatzung, die mit schweren Verletzungen gerettet werden konnte.



Ehrentafel der Amerikaner, Engländer und Deutschen,  
 die im Dienste der Berliner Luftbrücke ihr Leben ließen (76 Personen).



Zentralflughafen, Abfertigungshalle 1964, in der sich auch das Zweigpostamt befand. Unten: Nachtaufnahme des Zentralflughafens 1969. Foto: verschiedene Fluggesellschaften, Busse und Rampen für die Personenbeförderung.





Unmittelbar mit Beginn der Luftbrücke, begannen auch die Franzosen aktiv zu werden. Mit den Amerikanern und mit Hilfe von 19 000 Berlinern, wird in Berlin-Tegel die erste Start- und Landebahn gebaut, damals die längste Europas.

Die Arbeiten an der Tegeler Start- und Landebahn wurden so zügig vorangetrieben, daß bereits nach 92 Tagen die ersten schwerbeladenen DC 4 auf der gut befestigten Bahn niederschweben konnten.

Fotos: Privataufnahmen vom Flughafen Berlin-Tegel aus der Blockadezeit 1949.